

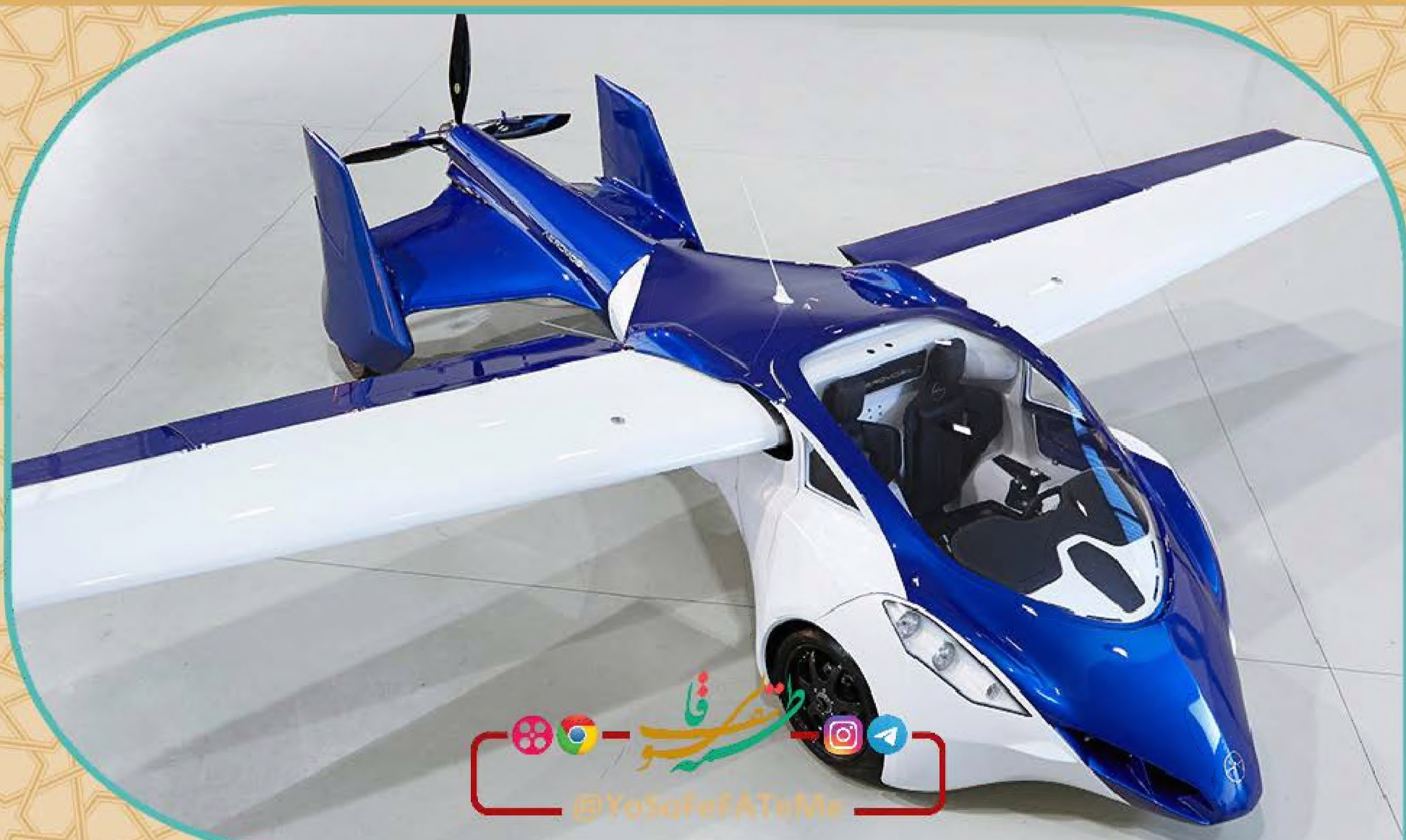


براقِ مرکب فضاپیما بهشتِ حضرت محمد در شبِ معراج

ابان بن عبدالله بن عطا از امام باقر علیه السلام روایت کرده که فرمود: جبرئیل علیه السلام بُراق را نزد پیامبر صلی الله علیه و آله آورد، آن مرکب کوچکتر از قاطر و بزرگتر از الاغ بود، دو گوشش (موتورش) می‌جنبید، چشمانش (چراغش) به روی سُم‌هایش بود و گام‌هایش (چرخش) در شعاع چشمانش (محل کنترل) بود، و چون به کوه می‌رسید و بالا می‌رفت (پرواز می‌کرد) دو دستش (بالش) کوتاه می‌شد و دو پایش (چرخش) بلند، و چون از کوه سرازیر می‌شد دو دستش (بالش) بلند می‌شد و دو پایش (چرخش) کوتاه. یال راستش بلند بود و به گردنش ریخته بود و دو پر (بال کوچک) از دنبال خود (پشت) داشت

پیامبر در جواب گروهی از یهودیان فرمود: خداوند براق را مسخر من ساخت و آن عطا از همه دنیا بهتر و بالاتر (به معنی آن که از تمامی انسان‌ها/حیوانات/گیاهان و دیگر موجودات و وسائل نقلیه پیشرفته‌تر و پرکاربردتر بود) است، و آن مرکبی (سفینه) از مرکب‌های بهشت (برترین و رویایی‌ترین جایگاه هستی و گیتی) است که چهره‌اش (کابینش) همچون صورت آدمی، و سم‌هایش (چرخ‌هایش) چون سم اسبان، و دمش (بال‌های کوچک و انتهای مرکب) مانند دم گاو، از الاغ بزرگ‌تر و از قاطر کوچک‌تر (اندازه هواپیما تک نفره) است. زین (نوع و جنس بدنه و ساختار بیرونی و محافظتی تجهیزات داخلی) آن از یاقوت سرخ و رکابش از درّ سفید، و آن را هفتاد هزار لگام (تجهیزات مورد استفاده برای هدایت اسب است) از طلا است، دو بال دارد که با درّ و یاقوت و زمرد تزیین شده است، و بر پیشانی‌اش این جمله نوشته شده: لا إله إلا الله وحده لا شریک له، محمد رسول الله

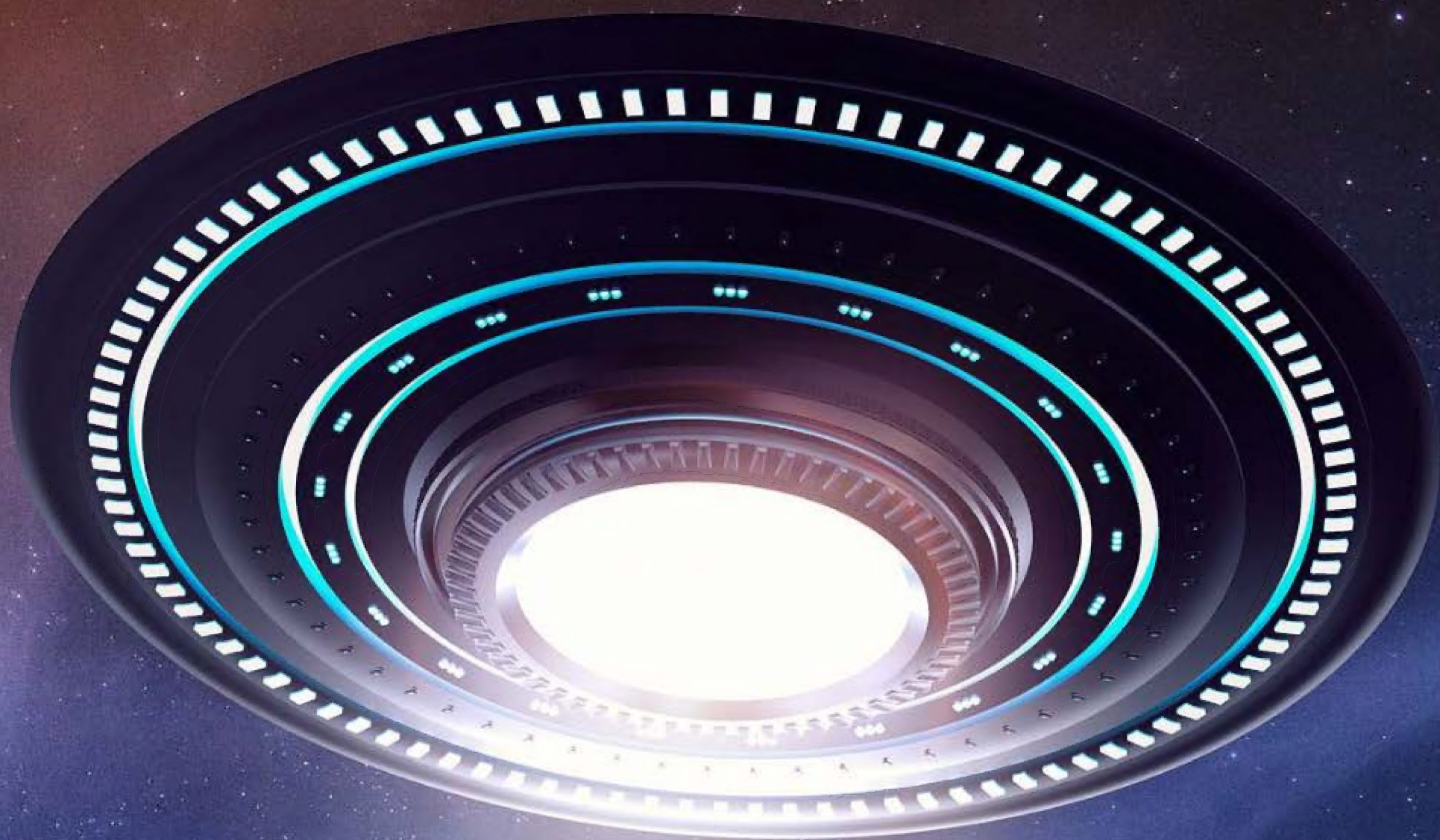
یوسف فاطمه





هوایما ے مثالے حضرت رسول اکرم

عبد الصمد بن بشیر گفت: شنیدم کہ ابو عبد اللہ می فرمود: جبرئیل نزد رسول خدا آمد و او در صحرا با بُراق بود کہ کوچکتر از قاطر است، و بزرگتر از الاغ، و بر روی آن هزاران ہزار کجاوہ (کجاوہ اتاکی است چوبی کہ بر پشت شتر یا ہر چارپای دیگری می بندند و یک یا دو نفر در آن می نشینند و مسافرت می کنند) {سقف و محل پوشش افراد} از نور، قرار داشت. ہنگامی کہ پیامبر صلی اللہ علیہ و آلہ بہ آن نزدیک شد تا سوار آن شود، براق امتناع (دچار اختلالاتہ سیستمی و دستوری شد) کرد. جبرئیل سیلی (فرکانس و امواج قدرتمند الکترومغناطیسی بہ دستگاہ کنترل گر فرستاد) بر صورت (مرکز کنترل مرکب فضاپیما) او زد، سیلی ای کہ از آن براق، خیس عرق (سیستم مرکب رام و نرم) شد، سپس گفت: سر جای خود بایست، او محمد صلی اللہ علیہ و آلہ است. سپس با سرعت او را از بیت المقدس بہ آسمان برد، فرشتگان از کنار درب های آسمان بہ پرواز درآمدند و از آن جا دور شدند



ابن فارسی در کتاب روضه در حدیثی از پیامبر خدا صلی الله علیه و آله در وصف بُراق روایت کرده است که فرمود: چهره (مکان کنترل) او شبیه چهره انسان، و گونه آن شبیه گونه اسب است، یالش از رشته‌های مروارید و دو گوشش (موتورش) از دو زبرجد سبز (زینت شده) و چشمانش (چراغش) همانند دو ستاره زهره درخشان و نورانی است که پرتو آن‌ها چون پرتو (انرژی و نیروی الکترومغناطیسی) خورشید است. از گردن و سینه‌اش (بدنه‌ی بیرونی ساختار مرکب) مرواریدها آویزان‌اند، خوش تراش (صاف و شفاف) و زیبا، دست‌ها و پاهایش (بال و چرخ‌هایش) بلند و کشیده، همانند انسان جان و روح (هوش مصنوعی و سیستم الکترونیکی) دارد و کلام را می‌شنود و می‌فهمد (بر اساس ساختار سیستمی و هوش مصنوعی)، بزرگ‌تر از الاغ و کوچک‌تر از قاطر (در اندازه هواپیما تک نفره) است



سرعت نور براق

بُرسی از ابن عباس روایت کرده است که گفت:
 وقتی در شب معراج، جبرئیل، بُراق را برای پیامبر
 آورد و از جانب خدا به حضرت امر کرد که سوار
 شود، پرسید: این چیست؟ گفت: حیوانی که به
 خاطر تو خلق شده است و هزار سال در بهشت
 عدن (برترین جایگاه خلقت و آفرینش و مرکز
 درخشان تمام بهشت‌ها) بوده است، پیامبر صلی
 الله علیه و آله پرسید: این حیوان (موجودیت؟
 هوش مصنوعی) چگونه مسیر می‌پیماید؟ گفت:
 اگر بخواهی با آن آسمان‌های هفت‌گانه و زمین
 هفت‌گانه را بپیمایی، مسیر هفتاد هزار سال را هزار
 بار در چشم به هم زدنی می‌پیماید



از سدرۃ المنتهی بیرون شدم تا به یکی از حجب عزّت رسیدم، و
آن‌گاه به حجاب دیگر و با براق هفتاد حجاب را درنور دیدم که
میان هر دو حجابی پانصد سال راه بود و در علیین، دریاها، نورها
و حجاب‌ها و جز آن دیدم که اگر آن‌ها نباشند
هر آن‌چه از نور عرش، زیر عرش است، می‌سوزد

دانستنے ہا

ہواپیما

از زمانی که هواپیما روی زمین و در پارکینگ فرودگاه قرار دارد، باید هوا و دمای داخل آن تهویه و مناسب شود. این نکته قابل توجه است که هواپیما برای این که بتواند در طول پرواز هوای داخل کابین را به صورت فشرده و در فشار و دمای مناسب نگه دارد، باید تمام ورودی و خروجی‌های هوا را با سیستم کنترل فشار به طور دقیق تصفیه و مناسب سازی کند. به همین علت هیچ راه خروجی اعم از پنجره‌های مسافران که امکان باز شدن ندارند یا درهای ورود و خروج، نمی‌توانند در تهویه هوای داخل کابین نقشی داشته باشند. شاید اولین چیزی که با دیدن نشستن یا برخاستن یک هواپیمای جت برجسته می‌شود، صدای موتورهای آن است. موتورهای جت که لوله‌های آهنی بلندی هستند، مقدار زیادی هوا و سوخت می‌سوزانند. از همین رو پر صداتر و قدرتمندتر از موتورهای ملخی سنتی هستند. اگر فکر می‌کنید که موتورهای عنصر اصلی برای به پرواز درآوردن یک هواپیما هستند، سخت در اشتباه هستید.

در واقع بسیاری از چیزها مانند گلایدرها یا حتی هواپیماهای کاغذی بدون موتور به راحتی پرواز می‌کنند. اگر می‌خواهید بیشتر در مورد چگونگی کار هواپیماها بدانید، ابتدا باید به تفاوت میان موتور و بال و کار هر کدام از آنها پی ببرید. در حقیقت موتورهای هواپیما برای به جلو راندن آن در سرعت بالا طراحی شده اند. موتور جریان هوا را به سرعت به سمت بال‌ها جریان می‌دهد. در نتیجه هوا به سمت زمین جریان پیدا کرده و یک نیروی فوقانی را به وجود می‌آورد. این نیرو بر وزن هواپیما غلبه کرده و آن را در آسمان نگه می‌دارد. بنابراین موتورهای هواپیما را به سمت جلو و بال‌ها آن را به سمت بالا می‌رانند.

اما بال‌ها چگونه هواپیما را به بالا می‌رانند؟ پاسخ ساده است. بال‌ها از طریق تغییر مسیر و فشار هوایی که موتورهای هواپیما آن‌ها را به آسمان وارد می‌کنند، هواپیما را به بالا می‌رانند.

همانطور که گفتیم بال‌ها عامل حرکت هواپیما به سمت بالا می‌شوند. این اتفاق چگونه رخ می‌دهد؟

بیشتر هواپیماها یک سطح فوقانی منحنی و یک سطح زیرین هموارتر دارند. این حالت باعث به وجود آمدن شکلی چند مقطعی به نام مقطع آیرودینامیکی می‌شود. هوایی که به سمت بال هواپیما پرتاب می‌شود لزوماً نباید با هوایی که به زیر آن می‌رود، در یک سطح باشد. ضمن اینکه نیازی نیست تا این هوا همزمان مسافت بیشتری را هم طی کند.

تصور کنید که دو مولکول هوا به جلوی بال هواپیما رسیده و از هم جدا می‌شوند. یکی از این مولکول‌ها به سمت بالا پرتاب شده و دیگری به آرامی در کف باقی می‌ماند. اختلاف فشار هواپیما نیز به همین صورت است. همین که بال هواپیما شروع به پرواز در آسمان می‌کند، هوا منحرف شده و فشار هوا نیز به بالا و پایین آن جریان پیدا می‌کند. درست مانند زمانی که به آرامی در یک استخر آب راه می‌روید و نیروی آبی را که به بدن شما وارد می‌شود، حس می‌کنید.

راندن یا هدایت کردن یک وسیله اعم از یک دوچرخه، ماشین یا حتی یک جمبو جت به معنای آن است که شما باید آن را به سمت مسیری که در آن سفر میکنید، تغییر جهت دهید. در اصطلاح علمی تغییر مسیر سفر یعنی تغییر در شتاب وسیله و این برابر با تغییر سرعت در یک جهت معین است. اما هواپیما چگونه تغییر جهت می‌دهد یا در اصطلاح رانده می‌شود؟

وقتی که در هواپیما هستید، به دلیل تماس نداشتن با زمین هیچ نیروی مایل به مرکزی برای راندن حول محور یک دایره وجود ندارد. درست مانند یک دوچرخه سوار که به یک پیچ تکیه می‌کند، هواپیما نیز به یک منحنی یا پیچ تکیه می‌کند. راندن مستلزم روی هم انباشتن است. به این صورت که هواپیما به یک سمت خم شده و یک بال پایین‌تر از بال دیگر قرار می‌گیرد. بالا رفتن کلی هواپیما هم در یک زاویه اتفاق می‌افتد و اگرچه بیشتر این حرکت به سمت بالا رخ می‌دهد، برخی از حرکات‌ها نیز به سمت طرفین است.

این حرکت به سمت طرفین نیروی مایل به مرکزی را به وجود آورده که باعث هواپیما حول یک محور می‌شود.

از آنجایی که حرکت رو به بالا در مقایسه با حرکت به سمت طرفین کمتر است، امکان کمتری نیز برای متعادل کردن وزن هواپیما وجود دارد. از همین روست که چرخاندن هواپیما در یک دایره باعث از دست دادن ارتفاع می‌شود؛ مگر اینکه خلبان آن را به شکل دیگری جبران کند. برای نمونه می‌توان به استفاده از سطوح کنترل پرواز در عقب هواپیما برای افزایش زاویه برخورد و نیز افزایش تعداد حرکتهای بالا رفتن هواپیما اشاره کرد.

یکی از مهم‌ترین قسمت‌های اصلی هواپیما بال هواپیما می‌باشد و به همین دلیل در هنگام ساخت بال می‌بایست ظرافت و دقت خاصی به کار گرفته شود.

بیشترین نیرویی که به هواپیما در جهت بالا رفتن کمک میکند توسط بال آن ایجاد میشود و بدنه هواپیما که به بالها متصل است از حرکت بال پیروی میکند.

در طراحی بال هواپیما محاسبات پیچیده‌ای از جمله سطح مقطع بال، طول بال، زاویه نصب بال و... انجام میشود زیرا که تنها یک اشتباه محاسباتی در آن میتواند مشکل ساز شده و یا حتی باعث سقوط آن شود.

تمامی هواپیماهایی که در جهان از ابتدای اختراع تا به الان ساخته شده اند، برای فرود آمدن به ۲ نوع ارابه و یا چرخ فرود اتکا میکنند و از آن چرخ‌ها برای فرود خود استفاده میکنند. در این حالت یکی ارابه‌های اصلی که در زیر بال و یا بدنه‌ی اصلی قرار گرفته است و ارابه‌ای دیگر که در زیر دماغه‌ی هواپیما است، از آن برای حفظ تعادل استفاده میشود.

چرخ‌ها بعد از برخاستن هواپیما جمع میشوند و این عمل به يك دليل مهم صورت مي‌گیرد و آن این است که براي آن که هواپیما سرعتش زیاد شود، باید کمترین مقاومت را در برابر هوا داشته باشد. یعنی باید به بیشترین حالت آیرودینامیکی ممکن برسد.

اگر چرخ‌ها جمع نشوند يك مقاومت جدي در برابر باد
ايجاد خواهد شد و مانند ترمز باعث کاهش سرعت
مي‌شوند.

هوش مصنوعی در این صنعت هنوز در مرحله آغازین
است، اما از آنجاکه برخی از شرکت‌های اصلی و معتبر
حمل‌ونقل هوایی استفاده از هوش مصنوعی را در
دستور کار خود قرار داده‌اند، پیشرفت‌هایی صورت
گرفته است. به‌عنوان مثال، شناسایی چهره، کنترل بار
مسافر، پرسش و پاسخ مسافران، افزایش سوخت
هواپیما و غیره نمونه‌هایی است که اکنون کاربرد دارد.
به‌هرحال ممکن است هوش مصنوعی بتواند بسیار
فراتر از کاربردهای فعلی برود.

شتاب‌گیری هواپیما و پرواز آن کاملاً به قدرت موتور
بستگی دارد و قدرت موتور هواپیما عاملی نیست که
بتوان آن را نادیده گرفت به طور ساده قدرت موتور
هواپیما چند ده برابر یک ماشین مسابقه فرمول یک
است که اگر جز این بود هواپیما با این وزن
نمی‌توانست از زمین بلند شود

بیشتر وسایل حمل و نقل در جهان لامپ و چراغ دارند و این بدیهی است که برای پیدا کردن مسیر و روشن شدن اطرافشان بایستی این چراغ‌ها را روشن کنند تا در شب دید خوبی داشته باشند. اما درباره هواپیما این چراغ‌ها با رنگ و شکلی متفاوتی عمل می‌کنند.

بیشتر چراغ‌های هواپیما چشمک زن هستند، این لامپ‌ها روی دو سر بال‌ها، زیر هواپیما، دماغه و روی دم هواپیما قرار دارند و بیشتر با رنگ زرد، سبز و یا قرمز دیده می‌شوند.

بدنه هواپیما قسمت عمده هواپیما را تشکیل می‌دهد و در واقع سایر قسمت‌ها و قطعات بطور مستقیم یا غیر مستقیم به آن متصل می‌شوند.

بدنه همه‌ی هواپیماها از لحاظ طراحی به یکدیگر شباهت و فقط از نظر ابعادی و متعلقات نسبت به هم تفاوت دارند.

از نظر عملکرد در هواپیماهای مختلف وظایف بدنه متفاوت خواهد بود

ولی به نوعی می‌توان گفت وظیفه اصلی بدنه در هواپیماها تامین فضای لازم برای نفرات به همراه بار مفید می‌باشد.

همه ما با دارت بازی کرده ایم و پره‌های در انتهای دارت دیده ایم.

پره‌های انتهای دارت باعث می‌شود که دارت در زمان پرتاب پایدار باشد و ناگهان تغییر میسر ندهد.

بال‌های انتها یا دم در هواپیما نقش پایدار کننده هواپیما را همانند پره‌های دارت بازی می‌کنند.

در بخشی از احادیث معراج از قول محمد آمده‌است که او در بیت المقدس از براق فرود آمد، افسار آن را به حلقه‌ای که پیامبران افسار مرکب خود را بدان می‌بستند بست، آنگاه داخل مسجد شد و پس از گزاردن نماز، گردش آسمانی را به همراهی جبرئیل آغاز کرد. از این رو مسلمانان دیوار غربی حرم مسجد الاقصی را دیوار براق نام نهادند



براق مرکب فضاپیما هشته حضرت محمد

بُراق در سنت اسلامی، نام مرکبی آسمانی است که محمد در سفر شبانه خود، معراج، مسیر بین مسجدالحرام در مکه تا مسجدالاقصی را به وسیله آن پیمود. درخصوص ریشه‌شناسی واژه براق، اختلاف نظر دارد. برخی آن را از کلمه بَرَق فارسی میانه به معنای مرکب گرفته‌اند و برخی آن را از ریشه «بَرَق» در زبان عربی و به معنای «درخشش» یا «آذرخش» می‌دانند

جمعی موفق می‌شوند سقوط یک بشقاب‌پرنده همراه با انعکاس صدا و نور شدید آن را مشاهده کنند. اظهارات یک سروان آمریکایی به نام جسی مارسل، مأمور بررسی این حادثه، بر قوت وجود موجودات فضایی در این قضیه می‌افزاید. وی در سال 1979 طی یک مصاحبه ویدئویی صراحتاً اظهار داشت: «آن شی نه یک بالون هواشناسی، نه یک موشک و نه یک هواپیما بود.» وی درباره جنس این شی اظهار داشت: قطعاتی از آن را تحت حرارت شدید قرار دادند که حتی گرم نشد! همچنین این قطعات با وجود بزرگی، وزن بسیار پایینی داشتند و از نظر ضخامت نیز نازکتر از فویل آلومینیوم داخل پاکت بودند. من سعی کردم این قطعات را خم کنم؛ اما علی‌رغم نازکی فوق‌العاده آن، هرگز نتوانستم. ما حتی سعی کردیم به کمک یک پتک شانزده پاوندی (248/7 کیلوگرم) آن را سوراخ کنیم یا تغییر شکل دهیم؛ اما موفق نشدیم آن‌ها از خارج از کره زمین آمده بودند

بیشتر لغت شناسان نام بُراق را - هم به صورت مذکر و هم به صورت مؤنث - از ریشه «بَرَق» دانسته‌اند که به لحاظ سرعت فزون از حد یا سفیدی و درخشش فوق العاده رنگ بر این حیوان نهاده شده است. شاهی بر کاربرد این کلمه در ادب عرب پیش از اسلام در دست نیست، و احتمالاً نخستین بار از زبان حضرت محمد (ص) شنیده شده و از آن پس در ادبیات عرب و فارسی کاربرد وسیعی یافته است. شکی نیست که براق حیوان نبوده و جزء وسائل مراکب فضایی بهشت آسمان است. مرکب فضایی و بهشتی رسول خدا از نظر فناوری دارای آخرین سطح ساختاری و علم الهی است. آن چه می‌توان درباره مرکب فضایی رسول خدا نتیجه گرفت این مورد است که براق از سیستم برق و جریانات الکترونیکی و ساختار هوشمندانه‌ای توسط پروردگار جهان‌یان تنظیم و ایجاد گردیده و گنجیه علم الهی تنها راه تکامل و اسرار ساخت و موجودیت چنین فضایی هست

علم بشر توانسته تنها نمونه‌ی اولیه مرکب‌های آسمان‌های بالاتر که قالباً آن‌را سفینه فضایی می‌نامند در صنعت تولید برساند. تمامی وسائل نقلیه هوایی و زمینی تمثل یافته از موارد موجود در مراتب بالاتر هستی می‌باشد. هوش مصنوعی در جریان کالبد و سیستم سخت افزار مرکب براق نوعی کدنویسی و چهارچوب‌بندی گردیده و دارای دستورات از پیش تعیین شده جهت پرواز با سرعت نور می‌باشد. جریانات الکترونیکی در براق را می‌توان بر اهمیت دانست که وظیفه چرخاندن و به حرکت درآوردن چرخ‌ها، بال‌ها، موتور، سیستم کنترل و هدایت مرکب و تمام مواردی که در وسائل فضایی و هوایی بشر حال به چشم می‌خورد را بر عهده داشت. در بیان جبرائیل این معنا مفهوم می‌شود که براق قابلیت پرواز و سیر با سرعت نور و فراتر از زمان و مکان را داراست و هیچ نسبیت و اندازه و مقداری نمی‌توان درباره سرعت براق در نظر گرفت و پیش‌بینی کرد تنها از زبان نیروی فوق‌پیشرفته فرشته اعظم جبرائیل قابل وصف است

در سیستم اطلاعاتی و دستوری مرکب فضایی براق مقادیری به مانند
وسائل نقلیه آسمانی وجود تنگاتنگی دارد و از یک منبع قدرتمند و پیچیده
و در عین حال کامل پیروی و تبعیت می‌کند. متأسفانه اطلاعاتی بیش از
این درباره مرکب فضایی رسول خدا در دست نیست و جامعه انسانی
باید موظف بگردد تا مرحله‌ای که می‌تواند درباره براق و خصوصاً شب
ملکوتی و اسرارآمیز معراج رسول اکرم مقاله، انیمیشن، طراحی،
فیلم‌سینمایی تولید و به بهره‌برداری برساند ولی جامعه انسانی از هر نوع قشر
و مذهبی تنها به فکر اندیشه‌های مادی و شیطانی و طاغوتی و صفات و
رذایل اخلاقی است و هیچ برنامه‌ای برای مسائل حقیقی و آسمانی و
محوریت الهی ندارد و نخواهد داشت و فقط فقط پیروی از هوای نفس و
شهوات و دنیاگرایی و پرستی و به فکر خود بودن را ملاک قرار داده و
انگار نه انگار که هیچ دل‌سوزی برای اسلام و مسلمین وجود ندارد